



OGGETTO: PAU ex D.Lgs. 152/2006 art. 27-bis e L.R. 10/2010 art. 73-bis, "Progetto di realizzazione della Linea Tranviaria 4.2 – Tratta le Piagge-Campi Bisenzio ed opere connesse", ubicata nei Comuni di Firenze e Campi Bisenzio (FI). Proponente: Comune di Firenze - Direzione Sistema Tramviario Metropolitano.

Richiesta di pareri e contributi tecnici istruttori

Con la presente, a sostituzione della nota prot. 43765 del 09/07/2024 in riferimento alla richiesta di pareri e contributi tecnici istruttori dell'istanza in oggetto, si comunica quanto segue.

1) Autorizzazione paesaggistica

Per quanto concerne il vincolo paesaggistico è stata esaminata la documentazione prodotta ai fini del rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs 42/2004, la quale si ritiene conforme e adeguata a quanto disposto dal DPCM 12/12/2005 ed è stato acquisito il parere da parte della Commissione Comunale per il Paesaggio che di seguito viene integralmente riportato:

La Commissione Comunale per il Paesaggio esprime parere favorevole all'intervento in quanto conforme al PIT-PPR della Toscana a condizione che:

- nelle aree a parcheggio siano utilizzate soluzioni che garantiscano la permeabilità dei suoli;
- le alberature nei parcheggi siano coerenti con il contesto paesaggistico di riferimento evitando la messa a dimora del *Cupressus sempervirens* e dell' *Acer platanoides*.

Inoltre si raccomanda una progettazione attenta alla stratificazione delle specie arboree in base alla velocità di accrescimento e alla capacità pioniera delle stesse.

Preso atto del parere favorevole a condizione della Commissione Comunale per il Paesaggio e valutata positivamente la conformità dell'intervento alle direttive e prescrizioni contenute nella scheda di vincolo relativa all'Autostrada A-1 e nell'art. 12 dell'Elaborato 8b - Disciplina dei Beni Paesaggistici, di cui al PIT-PPR della Regione Toscana (delibera C.R. n. 37/2015), è stata formulata la proposta di accoglimento favorevole dell'istanza.

2) Autorizzazione vincolo idrogeologico

Si chiede di prestare particolare attenzione ai punti d'intersezione del tracciato tranviario con le aree *boscate* localizzate come da cartografia regionale, in corrispondenza dei corsi d'acqua, al fine di valutare la presenza effettiva delle alberature, essendo queste fonte del vincolo stesso.

3) Impatto acustico

In materia d'impatto acustico consultare il Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA), all'interno del quale l'Amministrazione Comunale disciplina i livelli massimi di rumore ammessi all'interno del territorio, in funzione della pianificazione delle attività produttive, esistenti e previste, della distribuzione degli insediamenti residenziali e sensibili e di tutte le specificità socioeconomiche del territorio, nonché in base alla rumorosità prodotta dalle infrastrutture di trasporto.

Con delibera C.C. n. 139 del 17/07/2024 è stato adottato l'aggiornamento del Piano di Classificazione Acustica, precedentemente approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 172 del 29/11/2004 e



modificato con la variante approvata con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 62 dell'11.4.2013, efficace dal 29 maggio 2013.

4) Dichiarazione di Pubblica Utilità e apposizione vincolo preordinato all'esproprio

Dovrà essere rispettata la procedura di cui al DPR 327/2001 (T.U. Espropri).

5) Viabilità e cantiere

In riferimento alla necessità di effettuare lavorazioni di qualsiasi genere nei terreni laterali alle strade esistenti, occupazioni delle sedi stradali, apertura di nuovi accessi e diramazioni alle strade, piste e percorsi pedonali, si evidenzia quanto segue.

L'allestimento del cantiere dovrà prevedere tutta la segnaletica necessaria a norma di legge, appropriata alle situazioni di fatto e alle circostanze specifiche, come previsto dal D.Lgs 285/92 e s.m.i. , dal D.P.R. 16.12.92 n° 495 e dal D.M. 10.07.2002 (schemi segnaletici), in maniera tale da garantire la sicurezza del transito pedonale e carrabile.

Tutte le lavorazioni dovranno essere eseguite in modo da consentire l'accesso in sicurezza alle abitazioni e/o ai passi carrabili. Laddove ciò non fosse possibile dovranno essere presi tutti gli accorgimenti tali da rendere minimo il disagio alle utenze.

Il corpo stradale e le sue pertinenze (marciapiedi, banchine, zanelle, liste e cordonati, fognature, pozzetti, riempimenti, pavimentazioni, ecc.) una volta terminate le lavorazioni principali deve essere ripristinato a perfetta regola d'arte, sostituendo gli eventuali elementi deteriorati durante l'esecuzione dei lavori. Nel caso in cui gli interventi da realizzarsi vadano ad interferire con la regolare circolazione del traffico veicolare e pedonale, l'esecuzione degli stessi dovrà obbligatoriamente essere concordata in via preventiva con gli Uffici della Polizia Municipale e della Viabilità di questa Amministrazione per il "coordinamento dei provvedimenti di mobilità".

Nell'organizzazione del cantiere è necessario analizzare e disciplinare la delimitazione e l'allestimento delle zone di stoccaggio e di deposito. Le aree di deposito materiali o sosta mezzi di cantiere, devono prevedere adeguati sistemi di contenimento al fine di evitare possibili dispersioni di materiali in carreggiata o in aree sottostanti (come, ad esempio, in corrispondenza di ponti/viadotti).

Le acque raccolte nelle lavorazioni che prevedono scavi di ogni genere, dovranno essere incanalate e smaltire con opportuni drenaggi. Il personale tecnico dell'Amministrazione potrà impartire disposizioni particolari in merito all'esecuzione dei lavori, con riferimento a particolari situazioni che potranno verificarsi. Gli interventi su opere idrauliche (ponti, ponticelli, ecc.) devono essere eseguiti senza alterazioni strutturali, anche minime, e con ripristini a perfetta regola d'arte.

Estensione della linea tramviaria con soluzione alternativa della parte finale del tracciato

Come noto, il sistema tramviario fiorentino è stato inserito fra le infrastrutture strategiche di interesse nazionale dai primi anni duemila, nel 2014 è stato siglato l'Accordo di Programma fra Regione Toscana ed i Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Bagno a Ripoli, e successivamente con ulteriore Accordo del 2016, è stata definita la programmazione degli interventi ed i reciproci impegni dei Comuni, fra cui l'estensione della Linea 3 a Bagno a Ripoli e Rovezzano e le estensioni delle Linee tramviarie verso Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino.

In questo ambito il Comune di Firenze ha provveduto a redigere il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica ("PFTE") della citata estensione, in particolare nei Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio per le Linee 2.2 e 4.2, lo stesso progetto è stato redatto dal Raggruppamento Temporaneo di



Professionisti costituito da SYSTRA S.A. – SYSTRA-SOTECNI S.p.A. – ARCHITECNA ENGINEERING S.R.L. – AMBIENTE S.C. – ALEPH S.R.L.

Successivamente è stato siglato l'Accordo di programma per l'estensione del sistema tramviario fiorentino nell'area metropolitana e il collegamento infrastrutturale metropolitano, di cui alla Delibera di Giunta Regionale n. 1196/2019, fra le città di Firenze e Prato, tra Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, Comune di Bagno a Ripoli, Comune di Campi Bisenzio, Comune di Firenze, Comune di Prato, Comune di Sesto Fiorentino e Comune di Scandicci, approvato con Deliberazione di Giunta Comunale n. 94 del 25/05/2021 e sottoscritto dal nostro Ente in data 04/11/2021 e che aggiorna i contenuti dei precedenti Accordi prima rammentati.

A seguito dei suddetti eventi, è stato redatto il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica “rafforzato” della Linea tramviaria 4.2 Le Piagge – Campi Bisenzio al Raggruppamento Temporaneo di Professionisti costituito da SYSTRA S.A. – SYSTRA-SOTECNI S.p.A. – ARCHITECNA ENGINEERING S.R.L. – AMBIENTE S.C. – ALEPH S.R.L. trasmesso dal Comune di Firenze con nota Prot. n. 81013 del 19 dicembre 2022, approvato con delibera di Giunta Comunale del nostro Ente n. 50 del 20/12/2022 e reso disponibile attraverso la pubblicazione sul sito istituzionale dell'Ente.

Il percorso del progetto fino alla sua approvazione è intervenuto in una fase di commissariamento dell'Ente e pertanto le istanze avanzate sul territorio non avevano trovato un'adeguata rappresentazione a livello d'indirizzo politico-istituzionale. La nuova Amministrazione comunale, insediatasi nel giugno 2023, in sintonia con le richieste della cittadinanza, ha invitato il Comune di Firenze a valutare la modifica del tratto finale evitando il passaggio della tramvia tra la Scuola Primaria Fra' Ristoro e la Scuola dell'Infanzia Hans Christian Andersen, al fine di preservare l'area pedonale vissuta dagli alunni delle due Scuole e l'integrità stessa del giardino pubblico di Piazza Aldo Moro, quale luogo d'incontri e gioco per famiglie e bambini. Tale assunto è stato posto alla base dei vari incontri con il Comune di Firenze, soggetto attuatore dell'opera, e i progettisti incaricati e ha dato luogo all'individuazione di un alternativo tracciato nel tratto finale che si sviluppa da via Giordano Bruno, via san Giusto fino a Via Masaccio. Tale tracciato è stato sottoposto al Collegio di Vigilanza, nel febbraio 2024, e lo stesso costituisce la soluzione alternativa da inserire come variante nel progetto definitivo. Detta soluzione è inoltre supportata dalla delibera della Giunta comunale n. 64 del 02/04/2024, nella quale si dà indirizzo al Comune di Firenze e ai progettisti incaricati di approfondire progettualmente, anche in sede di Conferenza dei servizi, la variante al progetto definitivo che sviluppa il tratto finale del tracciato da via Giordano Bruno, via san Giusto fino a Via Masaccio, ottimizzando l'impatto dell'opera in oggetto.

Stante l'importanza strategica che riveste tale estensione del sistema tramviario di questo comune, siamo a richiedere di procedere ad un approfondimento progettuale, anche in sede di Conferenza dei servizi, della variante al progetto definitivo che sviluppa il tratto finale, armonizzando la realizzazione dell'opera con l'edificato circostante.

La Dirigente del Settore 5
Governo del Territorio
(Arch. Michela Brachi)

“Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e del D.Lgs. 82/2005 e rispettive norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa”